50
9 r.
Nr. 7

LOT POLSKI

OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA
DWUTYGODNIK
17 kwietnia 1935 r.
ROK WYD. XIII.



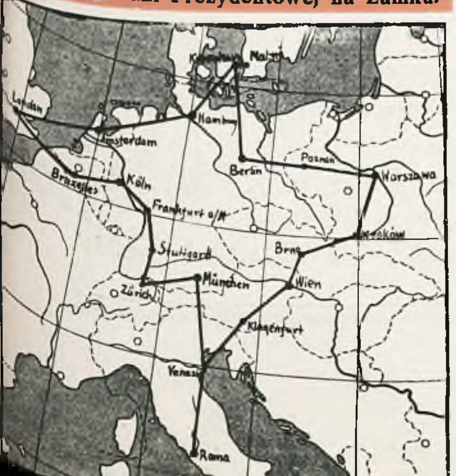
S.p. Grzegorz Junosza-Piotrowski † 1.IV.1935.



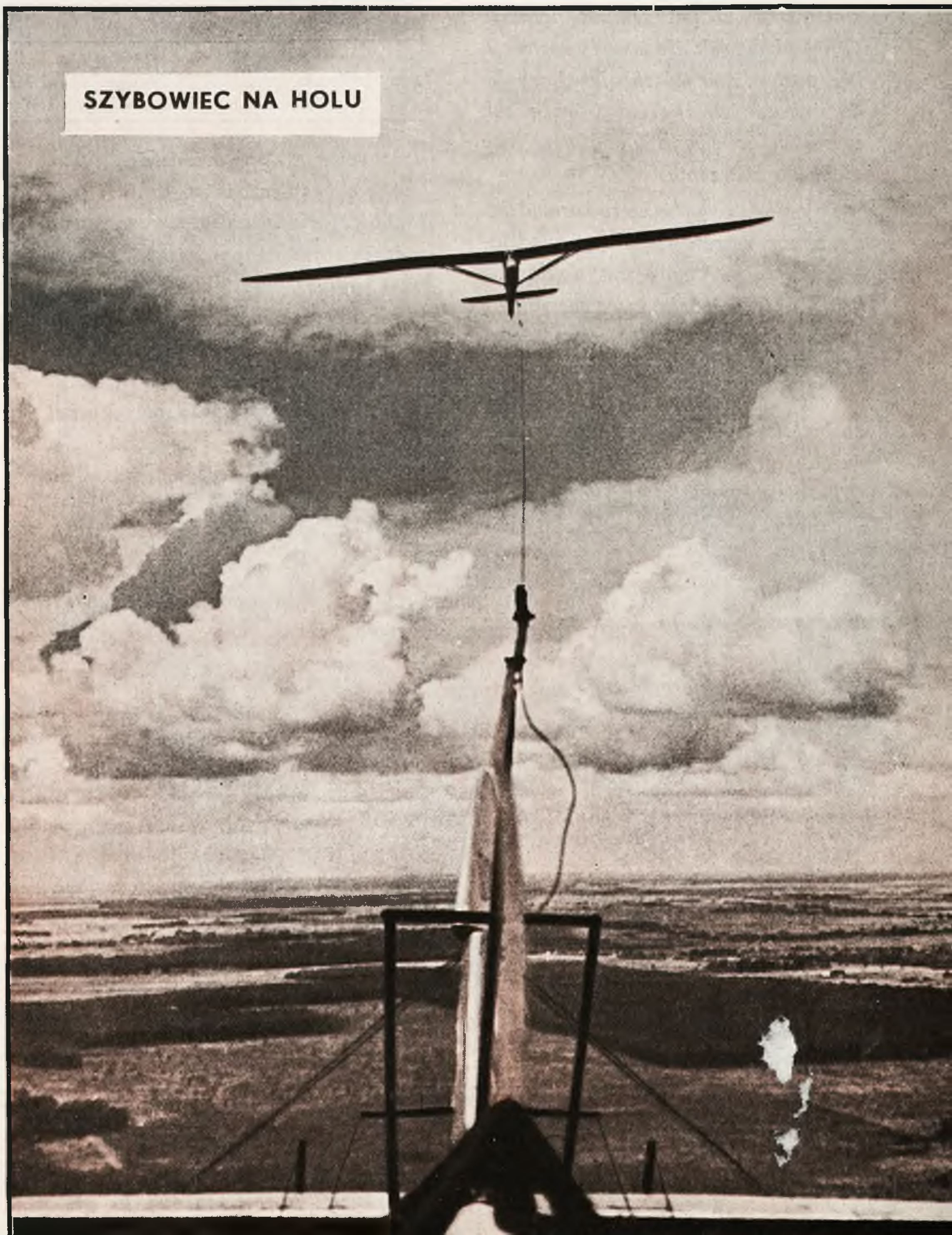
.IV.1935. Min. Bułgarski na lotnisku Okęcie.



10.IV.1935 . Pani Prezydentowej na Zamku.



SZYBOWIEC NA HOLU



Przed Walnem Zgromadzeniem

Ustalonym już zwyczajem i obowiązkiem, wypływającym ze Statutu, w końcu tego miesiąca zbiorą się w Warszawie delegaci wszystkich Okręgów L. O. P. P., aby, na Walnem Zgromadzeniu, rozpatrzeć dotychczasowy dorobek naszej Instytucji i jej program prac na przyszłość. Innemi słowami, Walne Zgromadzenie, jako najwyższa władza Stowarzyszenia ma przyjąć do wiadomości i zatwierdzić sprawozdanie z prac dokonanych w ub. roku i projektowanych na rok bieżący.

O wynikach dotychczasowej pracy Zarządu Głównego i Okręgowych mówiliśmy w poprzednim numerze O dokonanem dziele mówiły suche cyfry, pozbawione jakichkolwiek względów ubocznych i dlatego może tak wyraziste w swoim dodatniem, czy ujemnem znaczeniu.

Te najlepsze gatunkowo sprawdziany, zimne, surowe i ścisłe, powiedziały nam z matematyczną dokładnością, że Organizacja nasza rozwija się z roku na rok, zyskując coraz więcej członków i środków, przeznaczonych na rozwój lotnictwa polskiego oraz rozbudowę obrony przeciwlotniczo-gazowej kraju.

To cieszy, raduje i przepełnia dumą serca nasze, ale równocześnie nakłada coraz większe i cięższe obowiązki na ludzi stojących u steru władzy L. O. P. P. oraz członków zrzeszonych w jej szeregach.

Odpowiedzialność! — słowo spospolitowane i niedoceniane przez tych, którzy nie rozumieją jego głębokiego znaczenia. W potocznej mowie każdy pochopnie szafuje odpowiedzialnością na lewo i prawo, nie starając się ani na moment traktować tej „odpowiedzialności" poważnie.

Takim ujęciem sprawy i tą drogą nie może kroczyć organizacja, w ręce której włożyły najwyższe czynniki państwowe i społeczeństwo samo, troskę o bezpieczeństwo kraju i jego ludności przed niebezpieczeństwem, zagrażającem z powietrza w przyszłej wojnie.

Z chwilą, kiedy wobec delegatów z całej Polski, na Walnem Zgromadzeniu, Zarząd Główny L. O. P. P. będzie zdawał sprawozdanie ze swej działalności, warto zaznajomić się, choćby pobieżnie, z jego planami na przyszłość.

Program pracy, łącznie z preliminarzem budżetowym na rok 1935, w odniesieniu do Zarządu Głównego, zawiera szereg pozycyj, które siłą cyfr najwięcej nas przekonają o istocie zadań L. O. P. P.

Preliminarz budżetowy Zarządu Głównego L. O. P. P. przewiduje we wpływach 3.590.500.— złotych, a w wydatkach suma ta przedstawia się następująco:

na lotnictwo	*1.729.500.—*	*zł.*
„ opl.-gaz.	*1.491.000.—*	*„*
„ propagandę	*170.000.—*	*„*
„ wydawn. perjod.	*20.000.—*	*„*
„ organizację	*40.000.—*	*„*
„ administrację	*140.000.—*	*„*

A więc, jak widzimy z zestawienia, największą sumę w budżecie przeznaczono na popierania lotnictwa, jako najlepszego i najskuteczniejszego czynnika obrony powietrznej kraju.

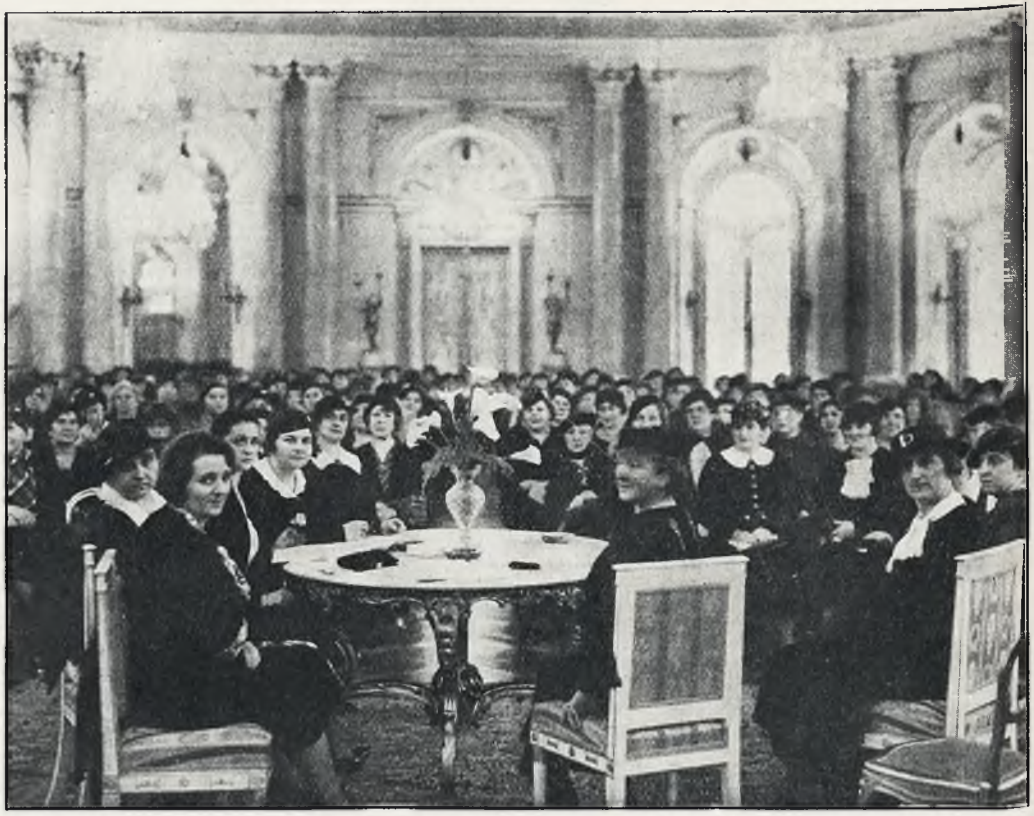
Nie mniej wysoką cyfrę przeznaczono na obronę przeciwlotniczo-gazową ludności cywilnej. Dalsze cyfry są poświęcone na propagandę, organizację, perjodyczne wydawnictwa własne (LOT i OPLG POLSKI, oraz PRZEGLĄD OBRONY PRZECIW-LOTNICZO - GAZOWEJ), wreszcie na administrację. Kwota przeznaczona na administrację tak olbrzymiej organizacji nie przekracza najskromniejszych nawet zamierzeń w tej dziedzinie, bo wynosi raptem 3,8% budżetu.

Cyfry suche i jak zwykle mało interesujące, nabierają tutaj specjalnego znaczenia, albowiem obrazują nam jasno, jak zostanie zużyty grosz, zebrany przez społeczeństwo z całej Polski na wzmożenie sił obronnych państwa.

Wymowa cyfr mówi nam to wyraźnie.

A. W.

10 KWIETNIA W SALI MARMUROWEJ NA ZAMKU



Przy łaskawej obecności P. Prezydentowej Mościckiej odbyło się Zebranie Sprawozdawcze Komitetu Ścisłego Kół Kobiecych i Warszawskiego Koła Kobiecego L. O. P. P.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 29 marca r. b. Ministerstwo Skarbu otworzyło z dniem 10 kwietnia r. b. subskrypcję 3%-ej Premjowej Pożyczki Inwestycyjnej.

Pożyczka ta, całkowicie przeznaczona na inwestycje, jest wyrazem dążenia Rządu do ożywienia życia gospodarczego w Polsce i podjęcia walki z klęską bezrobocia.

Wielkie znaczenie dla Państwa Pożyczki Inwestycyjnej zostało zrozumiane przez świadome czynniki obywatelskie Państwa, a w pierwszym rzędzie przez prasę polską.

Wydawcy, zrzeszeni w Polskim Związku Wydawców Dzienników i Czasopism, stojąc na przestrzeganem zawsze przez Związek stanowisku obywatelskiego obowiązku czynnego służenia Państwu oraz oceniając w pełni doniosłą dla gospodarki państwowej rolę Pożyczki Inwestycyjnej — od pierwszych dni ukazania się wiadomości o tej pożyczce, samorzutnie gorąco ją poparli przez swe wydawnictwa, przyczyniając się wydatnie do wytworzenia w społeczeństwie przychylnego nastroju dla pożyczki.

Prezydjum Polskiego Związku Wydawców Dzienników i Czasopism rozważywszy znaczenie tej pożyczki dla Państwa uchwaliło zwrócić się do wszystkich wychodzących w Polsce wydawnictw z apelem, aby w dalszym ciągu prowadziły jak najbardziej wydatną akcję na rzecz Pożyczki Inwestycyjnej, aby szczegółowo oświetlały jej rolę i doniosłość dla Państwa z jednej strony oraz jej korzystne i dogodne warunki dla subskrybentów z drugiej. Pożądanem jest wprowadzenie na okres subskrypcji pożyczki specjalnej stałej rubryki informacyjnej, jak również umieszczanie artykułów, podnoszących znaczenie pożyczki.

Ponadto Prezydjum Związku wzywa wszystkie przedsiębiorstwa wydawnicze, działające w Polsce, do czynnego, możliwie najwyższego uczestnictwa w subskrypcji Pożyczki Inwestycyjnej, a także uczestnictwa w niej ich personelu redakcyjnego i administracyjnego.

Co-gdzie-i kiedy?

Życzenia — Dodatek powieściowy — Śp. komandor Junosza - Piotrowski — Wizyta bułgarskiego ministra — Goście z Argentyny — Pożyczka inwestycyjna — Odroczenie terminu — Kulików, Łódź i Borzów — Hangar i obserwatorjum — Zawody balonowe — R.W.D.8 — Wystawa i targi — Ośrodek modelarstwa — Laureat konkursu.

Przedewszystkiem w imieniu Redakcji i Administracji „Lotu Polskiego" składam wszystkim Czytelniczkom i Czytelnikom gorące i serdeczne życzenia „Wesołych Świąt". Równocześnie proszę, w tymsamym imieniu o nietraktowanie zwiększonej w tym numerze objętości dodatku powieściowego i dziecinnego jako... upominku wielkanocnego.

W tygodniu od 12 — 19 maja będzie tylko jedno „Co" — L. O. P. P. i jedno — „Gdzie" — Wszędzie, jak Polska długa i szeroka. Wesoło się zrobi od biało-żółtych chorągiewek!

Piszę, że będzie wesoło, a dziś muszę zacząć od smutnej karty. Od wiadomości, że umarł Grzegorz Junosza-Piotrowski, komandor rez. marynarki, ostatnio — zastępca dyrektora Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni.

Jeśli mnie kto zapyta: „a kto to był?" — nie powiem, że wstyd nie wiedzieć. (Nie o jednym pionierze lotnictwa zapominamy). Cierpliwie powtórzę: urodził się w r. 1881-szym na Białej Rusi. Studja prawnicze i Szkołę Marynarki Wojennej ukończył w Rosji. Lotnictwa uczył się we Francji. W r. 1909 uzyskał 195-ty w świecie dyplom pilota. 22-go września 1910 r. ustanowił światowy rekord długości lotu za przelot z pasażerem z Petersburga do Kronsztadtu. Jako kapitan zajmował stanowisko rosyjskiego attaché dla spraw lotniczych w Stanach Zjedn. Ameryki Północnej. Lecz — nie to jest ważne. Zapamiętać musimy inny fakt.

Lejtnant czarnomorskiej floty rosyjskiej, Grzegorz Piotrowski w Paryżu, gdy mu wypisywano dyplom pilota oznajmił, że żąda wpisania w rubryce „narodowość" — Polak.

— Pan jest oficerem rosyjskim, więc „Russe?"

— Mais, non! — **Po-lo-nais!**

I tak wpisano. Mimo ówczesnej kordjalności franco - rosyjskiego „świętego przymierza".

Podaliśmy na czołowej stronie fotografję ś. p. Grzegorza Piotrowskiego z tych właśnie czasów. Jest, niestety, w rosyjskim mundurze, który przypomina nam mundur bałkańskich słowian, bułgarów.

Gości z Bałkanów wita Polska zawsze radośnie. Cieszymy się, że możemy ofiarować naszym czytelnikom fotografję ministra bułgarskiego p. Radewa, który przyjechał z Sofji do Warszawy i wśród powodzi oficjalności złożył również wizytę pułkowi lotniczemu na Okęciu. Właśnie ten moment został utrwalony na kliszy naszego sprawozdawcy, widzimy p. Min. Radewa, p. Min. Jędrzejewicza, p. gen. bryg. inż. Rayskiego, p. płk. de Beaurain, chargé d'affaires Bułgarskiego p. Alkinowa, oraz Sekretarza Poselstwa Bułgarskiego w Warszawie p. Stoikowa i radcę Min. p. Zdrojewskiego.

Również odwiedzili Warszawę przedstawiciele lotnictwa egzotycznej, jak dla nas, Argentyny — uraczyliśmy ich popisem akrobacji naszych myśliwców na ścigłych „pezetelkach".

„Budujmy!" — to jest pierwsza część hasła 3%-ej Pożyczki Inwestycyjnej. Trzeba nad tym pomyśleć i subskrybować, bo niewątpliwie akcja rozbudowy będzie w jednej ze swych linji dotyczyła rozbudowy lotnisk i lądowisk. Pragniemy tego z całego serca!

Ministerstwo Komunikacji zmieniło terminy egzaminów dla kandydatów na członków załóg statków powietrznych, przenosząc je z 10 b. m. na okres poświąteczny t. j. na 29 b. m. Biedni kandydaci będą przez Święta obkuwać się prawa lotniczego, meteorologji i t. p. Wesołego Alleluja!

Do niedawna, mało znany, Kulików pod Krzemieńcem, zdobywa po bardzo dobrych wynikach pierwszych w Polsce kursów szybowcowo - narciarskich zasłużony rozgłos. Obecnie pojedzie tam na szkolenie 40 pilotów szybowcowych kat. „B", aspirantów do uzyskania w czerwcu i lipcu kat. „C".

Skoro mówimy o szybownictwie to trzeba zanotować b. miły fakt poświęcenia w Łodzi dwóch szybowców wybudowanych przez uczni Łódzkiej Państwowej Szkoły Techniczno - Przemysłowej. W uroczystem poświęceniu wzięli udział: p. dyr. Kustman, p. wice-wojewoda Potocki, p. kom. Wojewódzki, p. dyr. Wieda, Związek Strzelecki Aeroklub i rzesze młodzieży, która wzięła do serca hasło „Uczmy się latać".

Nie tylko młodzież łódzka, lecz i młodzież krakowska będzie intensywnie latała bo w Krakowie, na Bodzowie rozpoczyna działalność szkoła szybowcowa L.O.P.P. przyczem zapisy na kurs teoretyczny szybowcowy już prowadzi Aeroklub Krakowski (Kraków, ul. Zwierzyniecka 26) w godzinach od 18 do 19-ej.

Teraz może coś o rozbudowie? Np. o nowym hangarze, który staraniem L.O.P.P. wyrasta w Inowrocławiu, o obserwatorjum meteorologicznem i astronomicznem na Szczycie Pop-Iwana o 2.078 mtr. nad poz. morza. (Szczyt ten króluje nad górami Czarnohory.). Kto lubi balony i kolekcjonuje znaczki pocztowe, niech posłucha „Iskry", która komunikuje dosłownie tak:

„Klub balonowy w Mościcach urządza dnia 5-go maja zawody balonowe, a mianowicie automobilowy pościg za balonem. Załoga balonów, startujących do zawodów, zabierze z urzędu pocztowego w Mościcach pocztę przeznaczoną specjalnie do przewozu balonem i przewiezie ją do miejsca lądowania w obrębie Polski. Po wylądowaniu załoga balonów wyda pocztę najbliższemu urzędowi pocztowemu, który ją prześle do miejsca przeznaczenia.

Dalszy ciąg na str. 19.



P. minister Radew w towarzystwie p. ministra Jędrzejewicza zwiedza lotnisko Okęcie.





PRZEDWIOŚNIE BIJE W HANGAR

W drzwi hangaru ogromne, zasklepione w zimowem odrętwieniu — buchnęło słońce. Podważone wybuchem słonecznych pocisków drzwi pękły i zaświeciły mroczną szczeliną. W szczelinie szereg bladych twarzy, na których jeszcze śpi zima. Za twarzami skrzydła, stateczniki odzwyczajone od słońca.

Liczne ręce wnet chwytają jedną po drugiej skrzydlate bestje i wyciągają je nazewnątrz.

— Kładź bracie uczciwiej ten ogon na tło swego ramienia — rozlega się napomnienie. — latać, to latałbyś. A kto ma pracować za ciebie? Może słońce?

— A mogłoby i słońce — odpowiada nienaganny głos wiecznego idealisty.

Ogony, jak wiadomo, ważą wcale nie mało i dotkliwie ugniatają barki przyszłych asów lotnictwa. Nic to. W powietrzu się odbije. Któryś z adeptów sztuki latania kopnął nogą pogardliwie, stojące w kącie samolotowe narty. W kancelarji odłożono wykaz zimowych lotów ad acta, a na ostatniej dacie symbolizującej koniec kalendarzcwej zimy zajaśniał napis: „Powieś się". Poniżej dodano: „Nie wracaj".

Ciepły wiatr przynosi z południa strugi pełne radości z powstawania życia. Jeszcze miesiąc... zapachną bzy. Najgorszy sceptyk, określający pogodę w sposób meteorologiczny, dziś nie wie jak się do tego zabrać. Jeszcze wczoraj pisał: „Podstawa chmur 5000 mtr. Odległość widzenia 3000 mtr. Wiatr SW 5 mtr/sek.". Dziś, patrzy przez zmrużone powieki, jak szara, beznadziejna ziemia zaczyna się rozpalać pod dotknięciem słońca na zielono, i nadsłuchuje dalekiego grania motoru, zawieszonego gdzieś w błękicie. Ukrył się bestja tak, że ani go dojrzeć. Aż znagła już się go dostrzega. Jednopłat, jakby któryś z „erów". Płynie majestatycznie szlakiem, wytyczonym sterami, jak po nitce. Nagłe ukłucie zdumienia. Co to, halucynacja? Prawe skrzydło samolotu jakby się zachwiało. — Przewidzenie — mówi rozsądek. Wówczas w odpowiedzi rozsądkowi całe prawe skrzydło wygina się w górę, łamie się... jeszcze chwila, odpryśnie.

Obserwujący z zapartym oddechem zrywa się i łapie się za głowę. Jezus, Marja!



benzyna pędzi do zbiorników ...



na ostrzu śmigi wisi słońce ...

Katastrofa! Szeroko rozwarte oczy prostują w następnej chwili pomyłkę. To nie samolot, to bocian. — Żebyś zczezł, żeby ci żaba nie przeszła przez gardło — klnie zastraszona ofiara pomyłki.

Wytoczono już wszystkie samoloty przed hangar. Benzyna pędzi do zbiorników. Na uboczu, z mapą i cyrklem w rękach, zabierają się do obliczania dalekich kursów, które się im przyśniły. Letnie kombinezony i kapoty wyrugują zimowe. Ktoś klnie, bo mu w kieszeni kurtki myszy założyły domek campingowy.

Aparaty wyciągnięte w szeregu prezentują śmigła, jak żołnierze broń. Gdy staniesz obok silnika, czujesz zapach benzyny i oliwy, idący do głowy lotniczej, jak najlepsze perfumy. To pachnie przyroda. Na ostrzu śmigi wisi słońce. Kilka obrotów... mały gaz... wolno i oto zabiją, załopocą łopaty wyrwane z odrętwienia. Błękitnawe spaliny z szumem posuną się wzdłuż kadłuba. Trawa zadrży pod porywem wiatru i przylgnie do ziemi.

Przestrzeń pociąga, kusi. Któż ze starych rekinów powietrznych nie zna tego wołania przestrzeni, gdy coś człowieka podrywa, wypycha od ziemi. Byle więcej, dalej i wciąż naprzód w nieustannym ruchu.

Patrzy się na horyzont, a w mózgu już przemyka myśl, że za kilkanaście sekund, za minutę można już tam być. Można dotrzeć nad ten biały, kłębiasty obłok, zanurzyć się w niego, upić się zbitą, wilgotną jego parą. Wystrzelić wysoko świecą i oddać ster od siebie. Pójść pociskiem do dołu, zachłysnąć się głęboką, niezastąpioną rozkoszą pędu, oszołomić się naporem powietrza i żywiołowej radości, idącej prosto w płuca, prosto w serce.

Zatem nic innego nie pozostaje, jak wsiąść do kabiny i ująć za stery.

Uczmy się latać. Każdy wyszkolony lotnik, to nowoczesny żołnierz obrońca. Dla swego bezpieczeństwa musimy mieć jak najliczniejszy zastęp wykwalifikowanych, dzielnych, pełnowartościowych pilotów.

STEFAN ŁASZKIEWICZ.



LOTNICTWO SŁABOSILNIKOWE

Sprawa taniego i dostępnego dla wszystkich latania staje się obecnie jednem z najaktualniejszych zagadnień lotniczych.

Tylko drogą zrealizowania go można dojść do prawdziwego spopularyzowania sportu powietrznego.

Pierwszym etapem pracy w tym kierunku jest szybownictwo, jako teren prób i doświadczeń dla teoretyka, konstruktora i meteorologa, dalej, jako przedszkole lotnictwa o wielkiem znaczeniu propagandowo - wychowawczem.

Aby stworzyć racjonalne metody przejścia pilota z szybowców na płatowce, a także, aby uniezależnić się od kaprysów powietrza, trzeba stworzyć coś pośredniego między szybowcem i samolotem, zaopatrzonym w silnik o wielkiej mocy.

Tu wysunęły się dwie koncepcje: pierwsza — dodanie szybowcowi słabego silnika z zachowaniem jego wysokich własności aerodynamicznych, (jak: mała szybkość opadania, łagodny kąt lotu ślizgowego) oraz druga — zmniejszenie mocy silnika w płatowcu. Tak powstały dwa pokrewne typy, na których oprze się popularne lotnictwo: szybowiec z motorkiem i płatowiec słabosilnikowy. Przy ich zastosowaniu szkolenie i trening w lataniu staną się nietylko tanie, ale także łatwe i bezpieczniejsze. Dzięki możliwości lądowania poza lotniskami na przygodnych terenach, rozszerzą się znacznie możliwości użytkowo-turystyczne latania.



Aby uzyskać pożądane własności płatowca, trzeba zrezygnować z pewnych jego wyczynów. Podstawowe wymaganie od samolotów wojskowych, komunikacyjnych i rekordowych — szybkość — nie odgrywa specjalnej roli w lotnictwie popularnem. Aby latać przyjemnie, bez zbytniego hałasu i uprawiać t. zw. małą turystykę np. w obrębie kraju, wystarczy podróżować z szybkością 100 km na godzinę, przy zastosowaniu małego, taniego i ekonomicznego silnika o mocy około 20 KM. Nie zależy nam również na pułapie t. zn. największej osiągalnej wysokości, bo niekoniecznie musimy latać nad szczytami gór. Zupełnie zadowalające będzie osiągnięcie jakichś 2.000 — 3.000 m.

Wszystkie omówione wyżej własności wywierają swoje piętno na zewnętrznym wyglądzie płatowca.

Najpierw rzucają się w oczy jego małe wymiary i prostota konstrukcji. Dla uzyskania lepszej widoczności oraz uchronienia pilota od huku silnika i wdychania spalin, często umieszcza się motor poza skrzydłem, przyczem śmigło nie „ciągnie", jak w klasycznym płatowcu, lecz „pcha". Inne układy hołdują stosowanym przeważnie dziś wzorom, t. zn. spotkamy też słabosilnikowe płatowce o śmigle ciągnącem (umieszczonem sprzodu) górno- i dolnopłaty.

Fotografje obok zamieszczone przedstawiają kilka płatowców o silnikach słabej mocy, budowanych i bardzo dziś już popularnych zagranicą.

Nasi konstruktorzy, szczególnie młodego pokolenia, pracują w tym kierunku przy, poparciu finansowem L. O. P. P. Na ukończeniu jest już jeden płatowiec omawianego typu, który po odbyciu próbnych lotów rozpocznie swoją służbę w powietrzu.

Należy spodziewać się i życzyć sobie, aby lotnictwo słabosilnikowe, słusznie nazywane „nowem lotnictwem", jak najbujniej rozwinęło się na podstawach stworzonych przez szybownictwo.

Tylko, tą drogą można zrealizować hasło: wszyscy w powietrze!

Stanisław Piątkowski.





Z. S. R. R. ZAPRAWIA MŁODZIEZ DO LOTNICTWA

Głównem zadaniem sowieckiego przysposobienia wojskowego lotniczego jest przygotowanie jak najliczniejszych rzesz wyszkolonych lotników: pilotów, obserwatorów, strzelców, fotografów oraz mechaników, konstruktorów, i t. p. Jednak ta cała masa, będąca rezerwą wojennych sił powietrznych czerwonej armji, obok racjonalnego, wzorowego, fachowego wyszkolenia — musi być zdyscyplinowana i bezwarunkowo urobiona politycznie, t. j. wychowana w duchu ideologji bolszewickiej.

Zadanie to rozłożono równomiernie na szkołę i organizację. Dlatego też praca w sowieckim P. W. lotniczym, odbywa się, jeśli można tak się wyrazić — dwutorowo, t. j. w szkole i w organizacji.

Praca w ramach szkolnictwa jest prowadzona:

a) w szkołach ludowych oraz średnich niepełnych,

b) w szkołach średnich pełnych, t. zw. dziesięciolatkach, technikumach, oraz w t. zw. „rabfakach", t. j. fakultetach robotniczych,

c) w szkołach wyższych zwykłych (bez wyższego stopnia P. W.) oraz technicznych t. j. w tak zw. „wuzach" i „wtuzach".

W ramach organizacji:

1) w kółkach specjalistów „młodych przyjaciół Osoawjachimu" (Junyje druzja Osoawjachima — J. D. O.) *)

2) w kółkach specjalistów przy komórkach „Osoawjachimu",

3) w ośrodkach szkolnych P. W. org. „Osoawjachimu",

4) w szkołach i na specjalnych kursach „Osoawjachimu".

Rozpatrzmy teraz kolejno, jak wygląda przysposobienie wojskowe lotnicze w poszczególnych swych fazach rozwojowych:

ad a) — Program przewiduje 54 — 60 godzin pracy w ciągu roku. Szkolny program tego rodzaju szkół musi zawierać w poszczególnych wykładach naukowych elementy wojskowe, t. j. obejmować odnośne zagadnienia, ze szczególnem uwzględnieniem lotnictwa, według następujących programów:

Przy naukach socjalno-społecznych uczący się muszą sobie przyswoić:

1) różnice i przyczyny różnic między Z.S R.R., a światem kapitalistycznym,

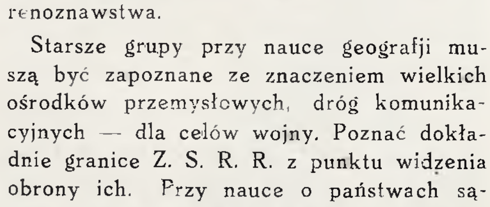
2) zadania i rolę Czerw. Armji,

3) zaznajomić się z podstawowemi momentami wojny domowej,

4) zaznajomić się z życiem i szkoleniem Czerw. Armji w czasie pokoju.

Przy nauce matematyki i geografji, w młodszych grupach młodzież zostaje zaznajomiona z elementarnym terenoznawstwem. Zaś w starszych grupach, uczniowie muszą umieć robić szkice planimetryczne i poznać bardziej skomplikowane działy terenoznawstwa.

Starsze grupy przy nauce geografji muszą być zapoznane ze znaczeniem wielkich ośrodków przemysłowych, dróg komunikacyjnych — dla celów wojny. Poznać dokładnie granice Z. S. R. R. z punktu widzenia obrony ich. Przy nauce o państwach sąsiednich wskazane być muszą uczniom wzrosty zbrojeń w tych państwach.



Samoloty myśliwskie.
Tab!. porównawcza mocy silników pułapu i szybkości.

Przy nauce przyrody — uczniowie uczą się orjentowania się w terenie, otrzymują pewne pojęcie o maskowaniu, o gazach trujących i ich działaniu na ludzi, zwierzęta, oraz przedmioty; pierwsze wiadomości o obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej; zapoznają się z maską gazową i jej użyciem Z działu sanitarnego muszą zapoznać się z okazaniem pierwszej pomocy rannym i zatrutym gazami. Ponadto uczniowie są zaznajamiani z pracą gołębi pocztowych i psów meldunkowych.

Przy nauce fizyki i rzemiosł — uczniowie muszą się zapoznać z podstawowemi zasadami budowy „maszyn wojennych", oraz ich przystosowaniem dla celów obrony (telefon, telegraf, radjo, czołgi), z lotnictwa — przyswoić sobie dane dotyczące ogólnego podziału lotnictwa i działania jego, ponadto przyswoić sobie zastosowanie światła, dźwięku, ciepła magnetyzmu i elektryczności dla celów wojennych (peryskop, reflektor, lampy sygnalizacyjne, lornetka, dalmierz, przyrządy podsłuchowe, busola, elektryzacja zapór drutowych, działa, karabiny maszynowe i t. d.).

W grupach najstarszych uczniowie zapoznają się z zastosowaniem energetyki, chemji, metalurgji, budowy maszyn, zmechanizowanych i zmotoryzowanych środków komunikacyjnych dla celów wojny, oraz dowiadują się o najnowszych zdobyczach techniki.

Przy nauce chemji — uczniowie starszych grup zapoznają się z przystosowaniem szeregu elementów chemicznych dla celów wojny, jak również dla celów przemysłu i rolnictwa. Tutaj uczniowie muszą wiedzieć jakie zastosowanie w wojnie ma azot, fosfor, chlor, siarka, arszenik. Z poszczególnych zagadnień — muszą jeszcze znać materjały wybuchowe i ich zastosowanie na wojnie (pociski zwykłe, gazowe, zapalające). Bezwzględnie muszą zaznajomić się z zastosowaniem dymów i gazów w akcji wojennej, jak również z przeciwdziałaniem i obroną przed nimi.

Przy nauce języka i literatury — uczniowie muszą poznać dzieła i najlepsze sztuki, których tematem są czyny czerwonej armji.

Przy nauce języków obcych — uczniowie muszą znać obcą terminologję wojskową, np. czytają i tłumaczą odpowiednie rozdziały książek wojskowych.

Wychowanie fizyczne — jest objęte szczegółowym programem przystosowanym do potrzeb Czerwonej Armji,

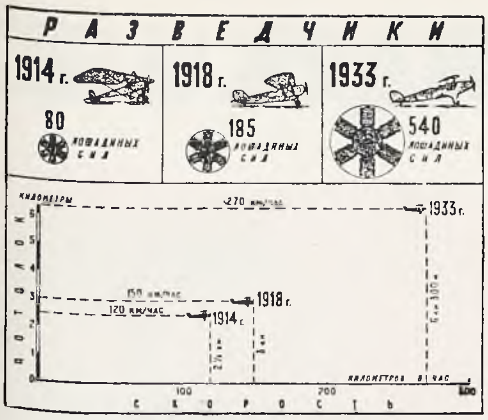
Nauka śpiewu i muzyki — uczni obejmuje m. i. repertuar pieśni Czerwonej Armji.

Poza tem już z dniem 1 grudnia 1932 r. wprowadzono we wszystkich szkołach sowieckich obowiązkową naukę gazoznawstwa, wydając jednocześnie wszystkim uczniom maski przeciwgazowe.

Wszystkie jednak dane wojskowe muszą być ujęte w systemy odpowiednie do wieku i poziomu umysłowego słuchaczy.

Ad 1. — Młodzież ucząca się w szkołach wyżej podanego typu, celem specjalizacji grupuje się w kółkach „Młodych przyjaciół Osowjachimu" (J. D. O.), przy poszczególnych oddziałach pionierskich (harcerskich). Kółka te dzielą się według różnych specjalności. Nas obchodzą bliżej kółka

*) „Osoawiachim" — Organizacja społeczna będąca odpowiednikiem naszej L. O. P. P.



Samoloty wywiadowcze.

szybowcowe, lotnicze, i modelarskie. Kółka te będące najniższą komorką Osoawjachimu" zachowują pewne cechy autonomji organizacyjnej.

Bezpośrednim kierownikiem kółka jest „starosta z wyboru", któremu w pracy pomaga delegowany w tym celu instruktor fachowiec z Osoawjachimu. Zaopatrzenie pieniężne i materjałowe otrzymują kółka z organizacji macierzystej, przedsiębiorstw, sowchozów, kołchozów, i t. d. Program obejmuje 90 godzin pracy w ciągu roku.

Ad b) — Młodzież zgrupowana w szkołach średnich pełnych, t. j. dziesięciolatkach i t. p. — w myśl ostatnich zarządzeń władz — przechodzi przysposobienie wojskowe w trybie przymusowym, jednak bez uwzględnienia specjalizacji. Program obejmuje 128 godzin pracy w ciągu 2-ch lat. Z pośród szeregu przedmiotów wojskowych — program przewiduje 8 godzin na zagadnienie obrony przeciwlotniczej tyłów i 18 godzin na środki techniczne walki, ze szczególnem uwzględnieniem lotnictwa.

Ad c) — Słuchacze wyższych zakładów naukowych, jak: „wuzy" i „wtuzy" — szkolą swą młodzież również bez specjalizacji. Program obejmuje 140 godzin pracy i przewiduje: 20 godzin na wykłady „o środkach technicznych walki", z uwzględnieniem zagadnień lotnictwa: klasyfikacja sprzętu lotniczego używanego w czerwonej armji, uzbrojenie samolotów, walka powietrzna, współdziałanie lotnictwa z artylerją, oraz 20 godzin na zagadnienie „obrona przeciwlotnicza tyłów": ogólne pojęcie o środkach napadów lotniczych i obrona przeciwlotnicza kraju i armji; działalność i zadania lotnictwa, artylerji pltn. i środków lokalnych w obronie rejonu; posterunki obserwacyjno - meldunkowe, łączność, aparaty podsłuchowe i reflektory; kierowanie pracą opl. w rejonie; obrona przeciwpożarowa; punkty sanitarne; służba bezpieczeństwa i walka z desantem; dyscyplina opl.; elementy opl. w budownictwie.

Ad 2), 3), 4) — Młodzież kształcąca się w uczelniach typów wyszczególnionych w ad b) i c) — w przeważającej większości należy do organizacji Osoawjachimu i tutaj jest szkolona wojskowo, stosownie do swych upodobań, zdolności i kwalifikacyj. Grupuje się ona w komórkach organizacji „Osoawjachimu", tworząc tam kółka specjalne. Kółka te jednak grupują nietylko młodzież uczącą się w wieku starszym, lecz również i pracowników, robotników — przedewszystkiem w wieku przedpoborowym. Kółka przewidują dwuletni okres szkolenia, obejmujący 150 godzin pracy. Dalej następuje szkolenie w ośrodkach szkolnych ze 120-godzinnym programem pracy. Wreszcie szkolenie odbywa się na kursach i w szkołach specjalnych, a więc będą to szkoły i kursy szybowcowe, pilotażu, modelarskie i t. d.

Program specjalny, dotyczący teoretycznych wyczerpujących wiadomości o lotnictwie (poza praktycznem szkoleniem) w ramach Osoawjachimu, przepracowywany jest następująco: 1. Wiadomości ogólne o lotnictwie (historja, rozwój lotnictwa, cele i t. d.). 2. Cykl wykładów o zadaniach lotnictwa wojskowego, komunikacyjnego i t. p. 3. Cykl wykładów o typach samolotów (myśliwskie, bombardujące, wywiadowcze i t. p.). 4. Cykl wykładów o sterowcach. 5. Cykl wykładów o lotniskach. 6. Cykl wykładów o desancie lotniczym.

Zasięg i możliwości pracy Osoawjachimu w dziedzinie fachowego przysposobienia lotniczego są bardzo wielkie. Ilustrują je do pewnego stopnia poniższe dane:

do końca 1931 r. — Osoawjachim posiadał 21 szkół pilotów i mech. lot.

do końca 1932 r. — 40 szkół pilotów, 12 szkół szybowcowych i 40 aeroklubów.

Na początku 1935 r. Osoawjachim liczy już 112 aeroklubów z b. dużym parkiem samolotowym, 180 stacyj szybowcowych z 2000 szybowców, 2000 skoczni do skoków ze spadochronem 350.000 młodych modelistów i 40 000 ludzi uczących się pilotażu szybowcowego.

Program Osoawjachimu na d ugą pięciolatkę (1932 — 1937) przewiduje:

- wyszkolenie 6.000 lotników (pilotów, obserwatorów, mechaników i t. d.).
- wyszkolenie 3.000 instruktorow modelarskich.
- wybudowanie 40 lotnisk.
- wybudowanie 140 lądowisk.

Tak przedstawiałaby się sprawa przysposobienia lotniczego mas w państwie ościennem, omówiona bardzo krótko.



Samoloty niszczycielskie.

Masowość, zdyscyplinowanie i odpowiednie nastawienie polityczne — daje do pewnego stopnia gwarancję, że organizacja Osoawjachimu, skupiająca dziś ponad 13.000.000 członków (z czego 2,4 miljona kobiet), spełnia należycie powierzone jej zadania w zakresie P. W. lotniczego, — czego dowodem jest choćby ten fakt, że do 1932 r., jeśli chodzi tylko o zakup sprzętu na potrzeby armji — to Osoawjachim przekazał 700 samolotów. Ile takich aparatów przekazała organizacja w okresie 1932 r. — 1934 r. — trudno jest określić, lecz napewno nie mniej.

Z powyższego należy wyciągnąć odpowiednie wnioski. Zapoczątkowane u nas w roku bieżącym nowe nastawienie w dziedzinie pracy przysposobienia lotniczego szerokich mas powinno znaleźć żywy oddźwięk u wszystkich obywateli kraju.

Jeśli kto dziś, w „kryzysowych czasach" składa z trudem wysupłany grosz na zakup sprzętu niezbędnego dla wyszkolenia kadr lotniczych — spłaca tylko nieuregulowany w „czasach złotych" dług wobec państwa i społeczeństwa.

Jeśli nie chcemy by nas za własne zaniedbanie zlicytował los... Nie powtarzajmy znanych haseł, ale pamiętajmy, że nie mamy prawa być gorzej wyszkoleni od naszych sąsiadów.

T. J.


Młodzież sowiecka ćwiczy ze spadochronami.

RUCH ULICZNY W ZWIĄZKU Z OBRONĄ PRZECIWLOTNICZĄ-BIERNĄ

Zajmując się służbą bezpieczeństwa, w związku z zagadnieniami obrony przeciwlotniczej biernej, nie można stawiać na uboczu kwestji **regulowania ruchu ulicznego w miastach przez organa policji.**

Chociaż dotychczasowe doświadczenia pozwalają policji na dokładne zorjentowanie się w objawach ruchu ulicznego, to jednak stwierdzić należy, iż z chwilą groźby nalotu nieprzyjacielskiego, sytuacje w miastach niejednokrotnie ulegać będą tak szybkim przemianom, że organa bezpieczeństwa stanęłyby, nawet przy największych wysiłkach, wobec poważnych trudności, gdyby chciały stosować się wyłącznie do pokojowej praktyki i ograniczać się do dotychczasowych zarządzeń, obliczonych na normalne stosunki i na rozplanowanie danego miasta.

Licząc się z różnorodnością sytuacyj, jakie powstać mogą w związku z zarządzeniem pogotowia oraz przeprowadzeniem samej obrony przeciwlotniczej, należałoby **kolejno brać pod uwagę pewne fazy całego okresu,** aby w ten sposób uwydatnić i jeszcze bardziej podkreślić niektóre zadania policji, z drugiej zaś strony uwzględnić pewne stadja, jakie będą się zawsze rozwijały łącznie z przebiegiem ataku lotniczego.

Z chwilą zarządzenia **pogotowia policyjnego,** sytuacje ruchu ulicznego nie nasuwają szczególnych uwag, inaczej natomiast ułożą się one dla policji z momentem **alarmu lotniczego,** tembardziej, iż zachodzi konieczność natychmiastowego zatrzymania ruchu, a poszczególni policjanci nie wszędzie mogą spodziewać się sprawnego zachowania się ludności.

Spotkać się mogą nietylko z brakiem doświadczenia lub nieuświadomieniem publiczności, ale też czasami z nieposłuszeństwem bardziej nerwowych jednostek, które w obliczu niebezpieczeństwa tracą głowę i poddają się panice. **Zadania policji** mogą być tutaj **bardzo skomplikowane i wymagają energji, przygotowania i błyskawicznej orjentacji.** Możliwość poważnych sytuacyj tak na chodnikach, jak i na jezdni musi w czasie rozważań skłonić policję do **podzielenia swych obowiązków na ruch pieszy i kołowy.** Ten ostatni należy dobrze ułożyć i obmyśleć ze względu na konieczność właściwego kierowania wszelkich pojazdów w ten sposób, aby one w miejscu zatrzymania się nie stanowiły przeszkody na jezdni. Bezwarunkowo musi na niej **pozostać wolna przestrzeń do swobodnego poruszania się środków opl.** czynnej lub biernej. Dopilnowanie tego należy do policji.

Po odwołaniu alarmu lotniczego, organa policyjne spotkają się ze skutkami i wypadkami zaszłemi w czasie nalotu nieprzyjacielskiego, te zaś mogą tak specjalnie i poważnie ukształtować sytuację w mieście, że znowu postawią policję wobec zadań, które wymagają bardzo energicznego opanowania i ujęcia w karby ruchu ulicznego oraz przeprowadzenia w nim natychmiastowych zmian, w miarę wyłaniających się potrzeb oraz ze względu na dalsze rozwijanie się akcji ratowniczej.

Jedynie znaczna ilość sił policyjnych, **planowo** rozmieszczonych, może opanować ruch uliczny, skoro zadania organów policyjnych nie mogą ograniczać się tylko do jednego rodzaju obowiązków, lecz muszą one mieć na uwadze utrzymanie normalnego bezpieczeństwa, porządku i spokoju publicznego.

Można wiele liczyć na **odpowiednie pouczenie i uświadomienie ludności** lub nawet na pewne **służby pomocnicze,** jednakowoż **ostateczny głos posiada tylko dobry podział oraz umiejętne pełnienie służby policyjnej,** czego zresztą dowodem są odmienne zjawiska codziennego ruchu ulicznego w wypadku natłoku ludzi w czasie publicznych uroczystości, znacznego napływu mieszkańców na zawody, zdążanie tłumu na miejsce większej katastrofy i t. p.

Dla opracowania odpowiednich planów, a nawet uzyskania pewnego usprawnienia ruchu ulicznego **już w czasie pokoju, należy ustalić liczebność i nasilenie ruchu,** ponadto **rodzaj** używanych **środków lokomocji,** a wreszcie dobrze orjentować się w **zdolności** poszczególnych **ulic i placów do przepuszczenia** odpowiedniej **fali** tak **pojazdów,** jak i **przechodniów.**

Przyjmując wymienioną już konieczność **rozdzielenia** rozważań na zagadnienia **ruchu kołowego i pieszego,** a więc osobnego traktowania sytuacyj tak na jezdni, jak i na chodnikach, policja może bardzo przejrzyście określić swe zadania, ponadto zaś lepiej **uzgodnić dyslokację** oraz ilość **sił policyjnych** w poszczególnych punktach miasta.

Biorąc pod uwagę **ruch pieszy** w momencie alarmu lotniczego, mimo istnienia tablic orjentacyjnych i drogowskazów — policja musi nietylko myśleć o stosownem informowaniu i braniu w opiekę mieszkańców, ale także o właściwem ujęciu w karby i energicznem **skierowaniu całego ruchu pieszych,** jedynie **w stronę ściśle określonych miejsc bezpiecznych.** Musi to być uskutecznione, tak, aby nie było żadnych wypadków, zawikłań, natłoku. Jakiekolwiek przeszkody i zatory w razie powstania muszą być natychmiast likwidowane.



Mogą być pewne niedociągnięcia w związku z szybkiem i należytem **rozmieszczeniem przechodniów w odpowiednich miejscach bezpiecznych,** które powinny być pod nadzorem tak służby mundurowej, jak i śledczej, — zresztą wszelkie trudności, — zazwyczaj chwilowe — są łatwe do pokonania z chwilą, kiedy policja dokładnie orjentuje się w stosunkach miejscowych. Nie dopuszcza do bójki i paniki. **Nie jest więc nigdy zaskoczona, gdyż zawczasu przewidziała wszelkie możliwe sytuacje w terenie.**

Jeśli ruch pieszy dał się ująć w ramy pewnych prymitywnych może wskazań, przydatnych do dalszego rozpracowania, to **ruch kołowy** przynosi policji nieco więcej pracy, jest bowiem bardziej skomplikowany. Do zadań organów bezpieczeństwa należy w tym wypadku przedewszystkiem dążenie, **by żadną miarą nie powstały** na jezdni **zatory,** przeszkody lub utrudnienia w tym ruchu.

Wszelkie przepisy, odnoszące się do ruchu kołowego na drogach publicznych, stosowane i znane są wprawdzie już w czasie pokoju, policja jednak z uwagi na wytworzone sytuacje musi się liczyć z tem, iż nietylko obowiązujące w tym kierunku postanowienia zasadnicze, ale także **wszelkie** istniejące w związku z niemi **zarządzenia lokalne,** (zmierzające do usprawnienia ruchu pojazdów mechanicznych i konnych, wózków ręcznych, jazdy konnej i na rowerach, pędzenia lub prowadzenia zwierząt, przejścia pieszych przez jezdnie i t. p.), **będą w niebezpieczeństwie mniej przez ludność respektowane.** Tego właśnie rodzaju przewidywania nie mogą zwalniać organów bezpieczeństwa od wytężonej uwagi i **błyskawicznego** wprost **orjentowania się w sytuacji,** albowiem czasami nawet w razie najmniejszego opóźnienia, nastąpić mogą zatory z ludzi lub pojazdów, co byłoby nawet po myśli nieprzyjaciela.

Licząc się z tem, iż wzmożenie się ruchu w stronę peryferyj miasta spowodowałoby jedynie zatarasowanie ulic, organa bezpieczeństwa muszą przyjąć za zasadę, że **z momentem alarmu lotniczego właściwy ruch uliczny ustaje.** Zachodzi jedynie potrzeba rozmieszczenia wszelkich pojazdów tak, aby **środek jezdni** był **za wszelką cenę wolny.** Jest to trudne i wymagające wielu przygotowań zadanie, gdyż policja spotkać się może z wypadkami lekceważenia sobie zarządzeń, lub nawet masowych prób wydostania się pewnych osób w krytycznym czasie poza miasto, tembardziej, iż zawsze znajdzie się pewna ilość posiadaczy odpowiednich pojazdów.

Środki zapobiegawcze, w postaci zarządzeń policyjnych powinny, prócz poruszonych już wymagań, obejmować takiego rodzaju szczegóły, któreby mogły z jednej **strony** — dla **uzyskania** na każdej ulicy **swobody ruchu** w obu kierunkach — **ustalić sposób umieszczenia pojazdów** oraz związanych z niemi osób, z drugiej zaś strony dawał całkowite **bezpieczeństwo na jezdni** i mogły szybko przyczyniać się do **likwidowania** powstałych, a zawsze **spodziewanych zawikłań** pod wpływem podenerwowania ludności.

Jeśli policja ujmie swe zadania w myśl nasuwających się — drogą uzyskanej praktyki i codziennego doświadczenia — potrzeb, ponadto zaś zastosuje się do zasadniczych wskazówek, dotyczących opl. biernej, wówczas z momentem alarmu lotniczego pozostanie jej jedynie **wykonanie przygotowanych planów** oraz odpowiednie ustosunkowanie się do tych wypadków, których można spodziewać się na podstawie **znajomości stosunków miejscowych.**

Podczas nalotu policja ma najmniej do czynienia z regulowaniem ruchu ulicznego, jednakowoż nie może zapominać o tem, iż ulice mają nadal pozostawać pod jej czujnem okiem, gdyż niewątpliwie może wydarzyć się wypadek potrzeby **udzielania pomocy** lub wprost obecności policjanta na pewnych punktach, z uwagi na wymagania służby **bezpieczeństwa.**

Po odwołaniu alarmu, organa policyjne, przystępują do wznowienia w najkrótszym czasie ruchu pieszego i kołowego oraz kierują go na **normalne tory.** Jednocześnie należy dbać o **zabezpieczenie** tych **miejsc,** które muszą być aż **do przybycia drużyn ratowniczych** lub **pogotowi technicznych** niedostępne lub omijane ze względu na skutki, czy wypadki, zaszłe w czasie nalotu.

Wznowienie ruchu ulicznego na terenie całego miasta lub tylko jego części może nastąpić wówczas, gdy zajdą ku temu właściwe warunki ze względu na konieczność ochrony ludności przed dalszem niebezpieczeństwem skutków nalotu, albo też wyłoni się rzeczywista potrzeba spowodu wytworzenia się poważnej sytuacji, wymagającej opróżnienia przez ludność zagrożonych miejsc.

W ten sposób obmyślane obowiązki policji, wymagają **ustalenia już w czasie pokoju pewnych zarządzeń o ruchu ulicznym ze strony władz administracji ogólnej i podania ich z chwilą zarządzenia pogotowia przeciwlotniczego do publicznej wiadomości mieszkańców.** Jest to konieczność podyktowana rozważaniem, a stwierdzona w rozmaitych krajach ćwiczeniami próbnemi, które ponad wszelką wątpliwość wykazują, iż z chwilą wszczęcia alarmu lotniczego nie może być mowy o dalszym ruchu na ulicach lub kierowaniu go na peryferje miasta, lecz tylko o natychmiastowem i planowem jego zatrzymaniu. Gdyby nawet istnieli jeszcze i teraz przeciwnicy tej zasady, to przemawiają za nią, już może nie przytoczone w ramach niniejszego artykułu ujęte ogólnie motywy, ale wogóle szczupłość czasu, jaki może pozostawać wszystkim do dyspozycji między sygnałem alarmowym, a nalotem nieprzyjaciela.

Stronczak Czesław
Nadkomisarz P. P.

OD REDAKCJI

Wprowadzony od kilku miesięcy dział pod powyższym tytułem osiągnął cel przez redakcję spodziewany.

Wiadomości podawane w tym dziale są pilnie czytane przez wszystkich czytelników, a jeszcze pilniej przez placówki L. O. P. P. t. j. Okręgi, Obwody i Koła, gdyż dział ten informuje co się dzieje w terenie, jak i kiedy, i niejako doradza przykładowo co robić, by zwiększyć liczbę Kół, członków i dochodów LOPP.

Na zasilenie tego działu coraz też więcej napływa do redakcji korespondencyj z Okręgów a także z Obwodów i Kół. Jesteśmy z tego bardzo zadowoleni i prosimy o dalsze wiadomości, ale krótko i zwięźle, na wzór dotychczas podawanych przez nas wiadomości — ze względu na potrzebę miejsca na dalszą również aktualną treść numeru.

DOBRY PRZYKŁAD CUDA DZIAŁA „BIAŁA KSIĘGA L.O.P.P."

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej z roku na rok się rozwija, dzięki Zarządom Okręgów i Obwodów, które stale wyszukują coraz to nowe środki propagandowe, mające na celu powiększenie liczby Kół, członków a wślad za tem i dochodów. Między innemi Zarząd Obwodu Miejskiego w Inowrocławiu (Okrąg Poznański) wpadł na bardzo dobry pomysł, wprowadzając w życie t. zw. „Białą Księgę L. O. P. P.". Jest to książka wyłożona w Urzędzie Stanu Cywilnego w Inowrocławiu, do której wpisują się nowożeńcy, biorący ślub cywilny, którzy przy tej sposobności ofiarowują dowolne datki na cele L. O. P. P. Pomysł ten okazał się bardzo sympatyczny i dochodowy, gdyż nowożeńcy z miłą chęcią składają datki, uwieczniając swe podpisy w chwili tak dla nich uroczystej.

Pomysłowi temu przyklasnąć należy. A gdyby tak Urzędy Stanu Cywilnego w całej Polsce wprowadziły u siebie te „Białe Księgi L. O. P. P." ileby to można tą drogą zebrać w ciągu roku dla L. O. P. P.

Przysłowie mówi że: „Dobry przykład cuda działa" — a no, zobaczymy!

(Wszystkie pisma w Polsce prosimy o przedruk powyższego).

KOŁA KOBIECE LOPP NA ZAMKU

Zebranie sprawozdawcze Komitetu Ścisłego Kół Kobiecych LOPP i Warszawskiego Koła Kobiecego LOPP odbyło się 10 kwietnia b. r. w Sali Marmurowej na Zamku, przy łaskawej obecności Pani Prezydentowej Mościckiej.

Sprawozdania złożyły pp. Przewodniczące Komitetu Ścisłego i Warszawskiego Koła Kob. LOPP oraz pp. Przewodniczące poszczególnych Sekcyj. Poczem przemawiał p. płk. Moniuszko na temat nowych metod oplg, oraz p. Inż. Starczewska o udziale kobiet w przygotowaniu oplg.

Zjazd Delegatek Kół Kobiecych LOPP.

Cały ubiegły rok Komitet Ścisły Kół Kobiecych LOPP opracował nad ujednostajnieniem form i programu pracy dla wszystkich Kół Kobiecych L.O.P.P. w całej Polsce.

Dn. 10.IV.35. odbył się zjazd Delegatek z prowincjonalnych Kół Kobiecych LOPP z różnych województw. Komitet Ścisły przedstawił zjazdowi nowy regulamin i program prac.

Od tej pory Koła Kobiece LOPP będą ściślej niż dotychczas pracować ze swojemi władzami LOPP (Okręgi i Obwody). Mają mieć powierzoną propagandę wśród kobiet, jako znające lepiej psychologję kobiecą. Prócz wspólnego wszystkim kołom zadania zdobywania nowych członkiń, mają Koła Kobiece dbać o to, aby wszystkie te członkinie były przeszkolone w oplg. Kursy, które Koła Kob. będą organizowały dla kobiet wspólnie ze swoją zwierzchnością LOPP, będą miały nieco inny charakter, niż zwykłe kursy LOPP. Obrona dziecka, ochrona zwierząt domowych, żywności, wody, odzieży, uszczelnienie mieszkań i obrona dziecka pozostającego w czasie ataku bez opieki, będą na tych kursach specjalnie uwzględniane. Obecnie Koła będą wpłacały połowę tylko swych dochodów Komitetowi Ścisłemu K. K. LOPP, który z kolei przekaże je na budowę Domu LOPP. Drugą połowę Koła wpłacają do Okręgów, na ogólne cele LOPP.

Reprezentantki Kół prowincjonalnych: pp. Irena Porczyńska — Białystok, Marja Rogowska — Częstochowa, Halina Wyleżyńska — Katowice, Gabryjela Zarembina i Wanda Rettingerowa — Lublin, dr. Zofja Wykowska i J. Rousseau — Pionki, Helena Więckowska — Poznań, Mercedes Radzięgowa — Stanisławów, Zenejda Wojtkielewiczowa — Tarnopol, Marja Nowakowska — Warszawa, Nadzieja Paszkiewiczowa i Rakusa-Suszczewska — Wilno kolejowe, złożyły sprawozdania ze swej owocnej pracy za rok 1934. Sprawozdania te wykazały rozwój organizacji i wielki postęp w stosunku do lat ubiegłych, co wskazuje na coraz większe zainteresowanie się kobiet i na celową propagandę prowadzoną przez Koła Kobiece na prowincji. Na specjalne wyróżnienie zasługuje Koło Kolejowe Wilno, które od początku swej działalności założyło 37 różnych Kół na stacjach kolejowych.

Zjazd wyraził jednogłośnie zdanie, że nowe formy pracy Kół Kob. LOPP usuną wszelkie trudności organizacyjne i że dzięki ściślejszemu zespoleniu ich z odnośnemi placówkami LOPP praca ich w terenie zyska wiele możliwości i wejdzie na zupełnie nowe tory.

CO SŁYCHAĆ W TERENIE?

OKRĄG KIELECKI.

Pod hasłem: „Uczmy się latać" — Kielecki Okrąg Wojewódzki L. O. P. P. rozpoczyna sezon letni szkolenia szybowcowego w **Polichnie — Pińczowie.** Szkoła w Polichnie ma za sobą pokaźny dorobek. W ciągu trzech lat może się poszczycić 400 wyszkolonymi pilotami i 20 tysiącami dokonanych lotów szybowcowych.

Szkoła będzie czynna od 15 maja do 1 listopada r. b.

OKRĄG ŁÓDZKI.

Funkcjonarjusze Komisarjatu Straży Granicznej w **Łodzi** jednomyślną uchwałą postanowili zapisać się gremjalnie w poczet członków rzeczywistych L. O. P. P. Witamy!

✻

Łódzki Obwód Miejski L. O. P. P. uruchomił dwa dalsze kursy informacyjne L. O. P. P., a mianowicie dla **pracowników Poczty Łódzkiej** oraz pracowników Państwowego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych. Frekwencja słuchaczów duża.

OKRĄG POMORSKI.

W Łęgu, Brzeźnie, Starogardzie — Wieś, Skórczu — Wieś i w Zblewie powstały nowe Koła Miejscowe L. O. P. P. Witamy!

✻

Z dniem 1 kwietnia r. b. biuro Obwodu Morskiego L. O. P. P. **w Gdyni** zostało przeniesione z ul. Starowiejskiej, gmach Komisarjatu Rządu do domu p Orłowskiego ul. 10 Lutego, IV, p.

Koło Kobiece L. O. P. P. **w Gdyni** zorganizowało wystawę zbiorową dzieł artystów malarzy: Marjana Szyszko Bohusza, Zofji z Łubieńskich Szyszko - Bohuszowej i Tadeusza Kulisiewicza, którą otwarto dnia 7 b. m. w Galerji Morskiej. Cały dochód został przeznaczony na L. O. P. P.

OKRĄG POZNAŃSKI.

W dniach ostatnich odbyło się zebranie plenarne Koła IX **Jeżyce** BBWR, na którem wybrano specjalną komisję, mającą na celu opracowanie programu ściślej praktycznej współpracy z L. O. P. P.

OKRĄG ŚLĄSKI.

Zarząd Koła Miejscowego L. O. P. P. w **Rybniku** skorzystał z obecności kpt. Bajana u krewnych w Rybniku i poprosił go o podzielenie się z miejscowem społeczeństwem wrażeniami z wyścigu dookoła Europy. Kpt. Bajan zgodził się i wygłosił dnia 17 marca r. b. referat p. t.: „Challenge w r. 1934 pod znakiem zwycięstwa polskich skrzydeł".

Dnia 2 kwietnia r. b. odbyło się w **Katowicach** zebranie organizacyjne nowego Koła Miejscowego L. O. P. P. przy Dyrekcji kopalń księcia von Pless. Wszyscy urzędnicy Polacy zgłosili swe przystąpienie w charakterze członków rzeczywistych. Witamy!

Dalszy ciąg na str. 19

ZE ŚWIATA

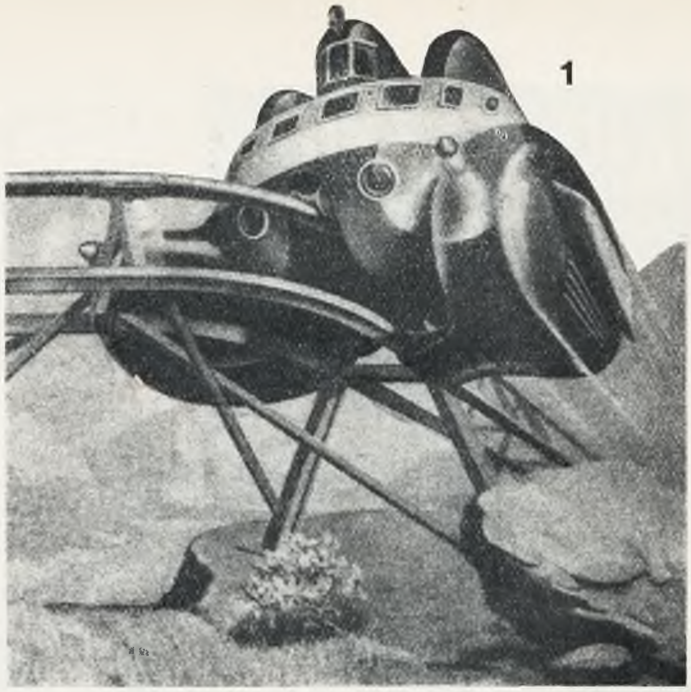
W St. Zjedn. Am. Półn. czynią przygotowania do uruchomienia linji komunikacyjnej przez Ocean Spokojny. Statek „Northhaven" opuścił San Francisco mając na pokładzie 120 specjalistów, którzy będą stanowili obsługę stacyj lotniczych na wyspach: Wake i Midway.

*

W Santa-Monica wykończają w obecnej chwili nowy wodnosamolot „XP3 D-1", zamówiony przez marynarkę amerykańską w Zakładach Douglas. Będzie to jeden z największych wodnosamolotów. Montowano go w specjalnie zbudowanym hangarze, gdyż dotychczasowe hale, mogące pomieścić kilka samoltów komunikacyjnych Douglas, były zbyt małe. Nowy wodnosamolot ma być wyposażony w dwa silniki o sile 830 HP każdy, rozpiętość skrzydeł 30 mtr. Wodnosamolot ten będzie w stanie unieść 8 ludzi, 6 karabinów maszynowych i 2 tonny bomb. Wodnosamolot, jak utrzymują konstruktorzy, nawet z jednym tylko silnikiem, potrafi unieść ładunek użyteczny w wysokości 1.100 kg.

O ile mamy wierzyć prasie amerykańskiej — dużą konkurencję dla lotnictwa komunikacyjnego może stworzyć urzeczywistnienie projektu jednego z amerykańskich konstruktorów. Proponuje on wybudowanie jednoszynowej kolei, po której poruszałby się wagon, przypominający sobą kadłub wielosilnikowego samolotu. Zastosowanie takiej komunikacji umożliwiłoby bez względu na mgłę i inne warunki atmosferyczne przebycie olbrzymiej przestrzeni kontynentu amerykańskiego leżącego pomiędzy oceanami Spokojnym i Atlantyckim w ciągu 12 — 14 godzin. Wagon ten poruszałby się z szybkością około 450 km. na godz. **(1)**

1



2



Przed kilku tygodniami odbyły się w St. Zjedn. Am. Półn. loty przy pomocy specjalnie skonstruowanych skrzydeł, poruszanych za pomocą mięśni.

Otóż znany konstruktor amerykański p. Grange zamierza dokonać lotu na skrzydłach własnego pomysłu, których silnikiem mają być bicepsy wynalazcy.

Fotografję inż. Grange widzimy powyżej. **(2)**

*

Sowiecki instytut meteorologiczny wypuścił radjosondę, która osiągnęła wysokość 39.580 mtr. Na tej wysokości wynoszącej blisko 40 km, od ziemi temperatura wynosiła 47 stopni niżej zera, natomiast znacznie niżej na wysokości 10.000 mtr. temperatura była 60 st. niżej zera.

Australijski lotnik Brook dokonał w ostatnich dniach b. ciekawego wyczynu na swoim samolocie turystycznym przebywając olbrzymią przestrzeń pomiędzy Australją i Anglją w ciągu 7 dni i 20 godz., bijąc tem samem poprzedni rekord, dla samolotów turystycznych, swego ziomka p. Melrose (8 dni i 9 godz.).

*

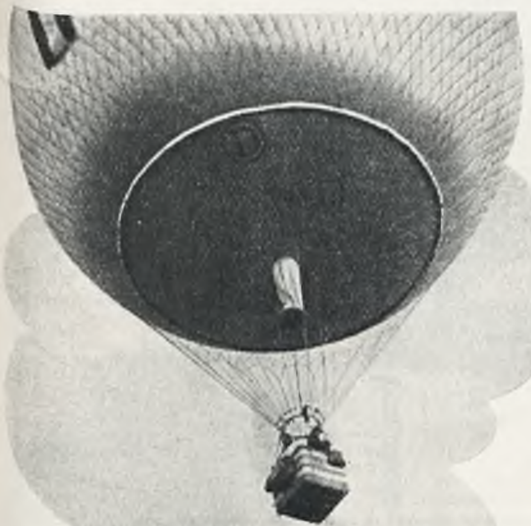
W miesiącu maju r. b. rozpocznie się regularna komunikacja powietrzna pomiędzy Australją a Anglją. Pierwszy bilet na tę inauguracyjną podróż nabył obywatel m. Melbourna p. Black Wood, który liczy sobie w obecnej chwili 78 lat. Lot ten będzie jego pierwszą podróżą powietrzną.

*

Znany sowiecki skoczek spadochronowy, Jewdokimow, dokonał w ostatnich dniach b. oryginalnego wyczynu. Mianowicie wyskoczył on z samolotu szybującego na wysokości 8.100 mtr. i otworzył swój spadochron dopiero w odległości 200 mtr. od ziemi, t. j. spadając 7.900 mtr. nie otwierał spadochronu.

W Z. S. R. R. skakanie ze spadochronem jest b. modne. Jak obliczają, przeszło 300.000 osób uprawiało ten „sport" z wieży o wysokości przeszło 20 mtr. Na wszystkich zawodach lotniczych skoki ze spadochronem stanowią jedną z największych atrakcji.

*



Prezes F. A. I. książe Bibesco, odbył ostatnio na pokładzie swego dwusilnikowego samolotu Potez 56, lotu dookoła Afryki podzwrotnikowej.

3



Dnia 7.IV. r. b. odbyły się w Darmstacie zawody balonowe o mistrzostwo Niemiec. Zawody te były jednocześnie eliminacją zawodników, którzy wezmą udział w przyszłych zawodach o puhar Gordon-Bennetta. Ogółem startowało 13 balonów. Wszystkie balony po starcie poleciały w kierunku wschodnim i część tych balonów następnego dnia lądowała na terenie Polski, między innemi balon „Deutschland" z pilotem p. Goetze znanym nam z zeszłorocznych zawodów o puhar Gordon-Bennetta, balon „Nordmark" z załogą pp. Evlewitz i Georg, balon „Bochum" z załogą pp. Otton Scholl i Ottom Heinfeld oraz balon „Wilhelm von Opel" z załogą pp. Erich Derg i Otton Hintze. Wszystkie lądowania odbyły się szczęśliwie.

(3) *L. G. P.*



HISTORJA Air France jest wyrazem nowoczesnego romantyzmu, który powstaje z ambicji, z poczucia obowiązku, za które człowiek płaci życiem. Technika i dyplomacja zdały swój egzamin, najwyższą jednak cenę zapłacił człowiek-wykonawca.

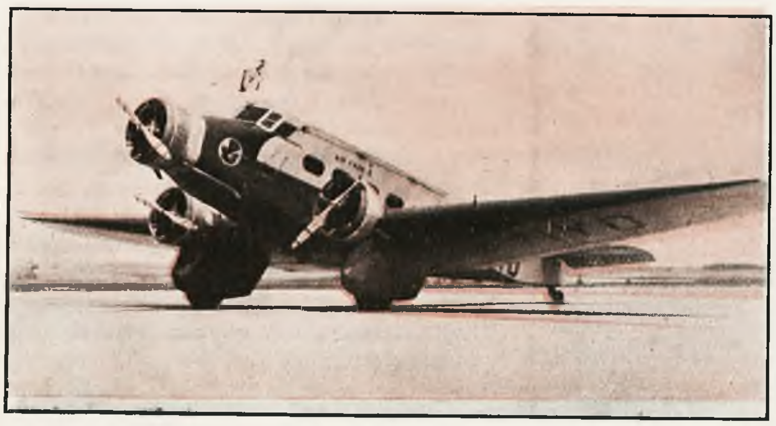
68 pilotów i mechaników leży pod piaszczystemi wzgórkami pustyni, na dnie morskiem, na szczytach górskich. Lecąc nad Saharą widzimy w dole potrzaskane samoloty pierwszych pionierów lotnictwa pocztowego, którzy za cenę tych poświęceń zdali swój praktyczny egzamin życiowy. Nazywamy tych ludzi bohaterami. Czem jest jednak to bohaterstwo, które nigdy nie pchało się tłumom w oczy. Jest to poprostu dynamiczna forma romantyzmu, z którym każdy się rodzi, lecz nie każdy potrafi dać mu wyraz realny.

Koncepcja wielkiej linji powstała w 1919 roku gdy nastąpiło oficjalne otwarcie pierwszego odcinka Tuluza — Marokko. Przedłużenie linji wzdłuż zachodniego wybrzeża Afryki nastręcza cały szereg trudności natury technicznej i politycznej przedewszystkiem. Od Agadiru do francuskiej Maurytanji ciągnie się pustynne, bezwodne terytorjum zamieszkałe przez rozbójnicze plemiona maurytańskie, które nie uznają okupacji europejskiej. El Hamra i Ouled Delim ostrzeliwują każdy samolot nad ich terytorjum. Nie jest to jeszcze najgroźniejsze. Częściej defekt w motorze zmusza lotników do lądowania na Saharze. Nim pomoc nadejdzie, lotnicy trafiają do niewoli. Są wówczas tylko dwie możliwości — śmierć albo okup. Procedura wykupu jest jednak powolna i skomplikowana.

Dla zrealizowania bezpiecznego przelotu nad Saharą zaszła potrzeba budowy nowego typu samolotów, albowiem istniejące w większości wypadków posiadały motory przeznaczone dla celów wojskowych, a więc potężne ale obliczone na krótki okres działania. Długodystansowy przelot pocztowy wymaga raczej pewności i precyzji działania, poza tem konstrukcja została również przystosowane do zmienionych warunków atmosferycznych, uodporniona na burze i wiatry z któremi samolot na tej drodze musi ciągle starczać walkę.

1-go lipca 1925 roku nastąpiło otwarcie odcinka saharyjskiego Casablanca — Dakar. Dzień inauguracji nowej linji nie jest dniem szczęśliwym. Motor niedopisuje. Piloci Reine i Rozes zmuszeni do przymusowego lądowania wprost cudem ratują siebie i samolot z rąk Maurów. Szereg pilotów i mechaników ginie, inni przechodzą „chrzest maurytański" dostając się do niewoli.

Drugim odcinkiem, który wykazał wartość pilota, jest lot nad Kordyljerami. Przebycie Kordyljerów może być tylko dokonane na samolotach specjalnego typu, przystosowanych do wysokich lotów

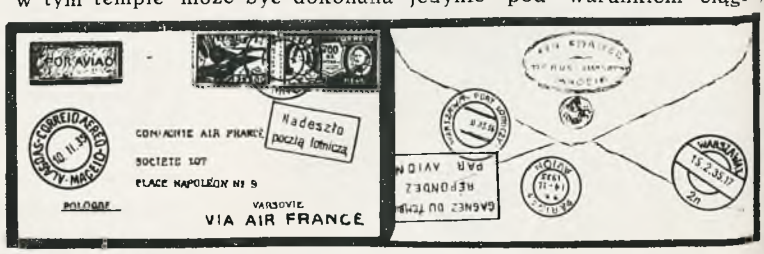




ponad 7 tysięcy metrów nad strefą chmur pokrywających góry. Motory pracują w temperaturze około 50 stopni poniżej zera. Częste burze i nawałnice śnieżne zakrywają całkowicie pole widzenia, lecz najważniejszym bodaj zagadnieniem komunikacji lotniczej jest przelot nad Atlantykiem.

Jak rozwiązała niemiecka Lufthansa komunikację lotniczo-pocztową z Ameryką Południową pisaliśmy już w Nr. 3-cim „Lotu i o.p.l.g. Polski". Francuzi uczynili to przy pomocy nowego wodnosamolotu typu Blériot Santos Dumont, który ostatecznie rozwiązał wszystkie trudności techniczne i zapoczątkował stuprocentowe połączenie lotnicze między Afryką i Europą. Obecnie list wysłany z Warszawy w sobotę przybywa w czwartek do Buenos Aires, czyli w ciągu czterech dni przelatuje odcinek około 17 tysięcy kilometrów.

System lotniczej sztafety pocztowej daje tą szybkość maksymalną, której nie może zrealizować żadna linja pasażerska. Podróż w tym tempie może być dokonana jedynie pod warunkiem ciągłej



zmiany samolotów i pilotów, którzy obowiązani są wystartować bez względu na porę dnia i pogodę. Nocny lot stał się chlebem codziennym. Z tych względów Air France na odcinku Sahary, Atlantyku i Ameryki nie przyjmuje pasażerów.

Należy jeszcze podkreślić charakter cywilizacyjny pionierki tej wielkiej pracy, której dokonano w ciągu kilkunastu lat. Na 46 lotnisk, z których korzysta linja, 37 zostało wykonanych przez Air France. Osiedla lotnicze na pustkowiach zachodnio saharyjskich, lądowiska na Fernando Noronha, na wyspach Capverdenu pochłonęły wielomiljonowe inwestycje poto tylko, by raz na tydzień samolot pocztowy miał gdzie wylądować. W Cap Juby, w Port Etienne, w Villa Cisneros samotni urzędnicy spędzają lata wyczekując chwili, gdy dorzucą swój worek pocztowy do ładunku. Raz na kilka miesięcy przejezdny okręt przywiezie im cysternę wody, z której wolno im czerpać po dwadzieścia litrów dziennie. Poza tem pustka, cisza kontemplacyjna. Wiatr pustyni niesie tylko tumany piasku, który zasypuje hangary, drogi, lotnisko. Ludzie walczą z piaskiem.

Z tej walki, ze zmagania z wichrem, z nieprzyjacielem, który czeka na dole, powstaje epos Air France, wspaniała epopea lotnicza. Mermoz, Reine, Guillaumet — „la Guillaume", Vachet, Pivot, St. Exupery autor „Lotu nocnego". Dokoła tych ludzi tworzy się literatura romantyków XX stulecia. Okres bohaterski minął już wprawdzie, ludzie jednak pozostali ci sami.

7. 13.


SAMOLOTY:
WOJSKOWE
KOMUNIKACYJNE
SPORTOWE
Państwowe Zakłady Lotnicze
Warszawa
Puławska 2a

Chemja gazów bojowych małego Grzesia



Co, gdzie i kiedy?

Dokończenie ze strony 3.

Przesyłki te będą ostemplowane specjalną pieczęcią klubu balonowego z napisem „Mościcki Klub Balonowy — 3-ci pościg automobilowy za balonem". Pragnący przesłać tą drogą przesyłki pocztowe powinni przesyłać je w kopercie pod adresem urzędu pocztowego w Mościcach, który je wyda załogom balonowym."

Kogo znów żywo obchodzą doświadczalne Warsztaty Lotnicze niech się dowie, że samoloty polskie (RWD 8) dostarczone dla Jugosławji cieszą się tam wielkiem uznaniem. Kto lubi wystawy, niech wie, że na ostatniej międzynarodowej wystawie w Brukseli, był specjalny pawilon poświęcony lotnictwu polskiemu, a kto będzie w Poznaniu, niech pamięta, że od 28-go do 5 maja t. j. podczas Targów Poznańskich, w pawilonie lotnictwa obejrzeć należy ciekawe eksponaty L.O.P.P., sprzęt przeciwgazowy, fotografje i modele latające.

Jeżeli to wszystko razem nie zadowoli czytelnika, to niech dostanie oskomy, patrząc na trasę lotu laureata konkursu literackiego P. L. L. Lot, p. Aleksandra Janta-Połczyńskiego 5.796 kilometrów. — A to wszystko za doskonały „List otwatry", drukowany w „Czasie".

1-go dnia p. Janta-Połczyński będzie na śniadaniu w Warszawie, a w południe już w Berlinie, gdzie pozostanie aż do następnego dnia.

2-go dnia po śniadaniu w Berlinie będzie na obiedzie w Malmö, na podwieczorku w Kopenhadze, na kolacji zaś, zwiedzając po drodze Hamburg i Amsterdam, w Londynie.

3-go dnia po śniadaniu w Londynie i krótkich pobytach w Brukseli, Kolonji, Frankfurcie, Stuttgarcie i Zürichu, przybędzie na obiad do Monachjum, gdzie pozostanie do następnego dnia do południa.

4-go dnia wyjedzie w południe z Monachjum, aby po krótkim pobycie w Wenecji przybyć po 4 godz. lotu do Rzymu.

5-go dnia p. Janta-Połczyński wykona podróż powrotną, a mianowicie: z Rzymu przez Wenecję, Klagenfurt, Wiedeń, Brno, Kraków do Warszawy, dokąd przybędzie o godz. 18-tej.

Laureaci podobnych konkursów zorganizowanych w innych krajach (w Anglji, Austrji, Belgji, Czechosłowacji, Danji, Holandji, Italji, Niemczech, Szwajcarji, Szwecji) odbywają podobne podróże w tym samym czasie, z tą tylko różnicą, że rozpoczynają je i kończą w stolicach swoich krajów.

A może kto z Warszawiaków nie słyszał, że przy ulicy Radomskiej 29 istnieje w gimnazjum p. Szachtmajerowej wzorowy ośrodek modelarstwa?

Więcej już nie powiem nic!

Niech i ja mam święta! Wesołego Alleluja!

7. 13.

Dokończenie ze str. 10

NADESŁANE

Z DZIAŁALNOŚCI L. O. P. P. W KRAKOWIE.

W dniu 28-go lutego b. r. odbyło się w Krakowie uroczyste otwarcie Świetlicy dla młodzieży szkół średnich przy IX. Gimnazjum im. Hoene-Wrońskiego. — W uroczystości wzięli udział przedstawiciele miejscowych władz L. O. P. P. z Generałem Narbut-Łuczyńskim na czele; przybył również delegat kuratorjum okręgu szkolnego krakowskiego i delegat Zarządu Głównego L. O. P. P.

Świetlica ma na celu ułatwienie propagandy L. O. P. P. wśród młodzieży i szkolenie w O. P. L. G.; będą tam wygłaszane fachowe prelekcje, pogadanki, pokazy, żywy dziennik i inne imprezy. — Zarządy Okręgu Wojewódzkiego i Obwodu Miejskiego L. O. P. P. w Krakowie zaopatrzyły świetlicę w bibljotekę i czasopisma.

Kierownictwo świetlicy objął zarząd złożony z przedstawicieli Kół szkolnych L. O. P. P. pozostający pod opieką Koła L. O. P. P. nauczycieli szkół średnich. — Zarząd ukonstytuował się w dniu 6-go marca b. r. wybierając:

Prezesem — Jerzego Seichtera, ucznia Gimnazjum IX.

Zastępcą prezesa — Genowefę Cholewińską, ucz. Państw. Seminarjum Naucz. Sekretarzem — Piękosia Michała, ucz. gimnazjum Jaworskiego.

Zastępcą sekretarza — Goldsteinównę H., ucz. Gimnazjum im. E. Plater.

Skarbnikiem — Kornecką Danutę, ucz. Gimnazjum im. Kaplińskiej.

Członkami zarządu — Biela Józefa, ucz. Gimn. I., Ostrowskiego Michała, ucz. Gimn. IX., Kotscha Alfreda, ucz. Gimn. IV.

W dniu 6-go marca b. r. odbyła się pierwsza prelekcja w świetlicy wygłoszona przez Mjr. Dr. Michalika na temat: „Fizyczne warunki do latania".

Wybrany zarząd świetlicy przyjął jednocześnie na siebie obowiązki: „Komitetu młodzieży szkolnej okręgu krakowskiego" w sprawie zbiórki młodzieży szkolnej na rozbudowę polskiego lotnictwa i jako taki pozostaje pod protektoratem kuratora okręgu szkolnego krakowskiego p. Marjana Godeckiego. — Komitet rozesłał do wszystkich szkół krakowskich odezwy, instrukcje, ankiety i czeki celem ułatwienia zbiórki.

W dniu 29-go lutego b. r. ogłoszono przez radjo krakowskie odezwę do młodzieży szkół średnich, a w najbliższym czasie uruchomiona będzie akcja prasowa w celu rozszerzenia działalności na cały krakowski okrąg wojewódzki L. O. P. P.

Z POZNAŃSKIEGO OBWODU MIEJSKIEGO L. O. P. P.

Walne Zgromadzenie Poznańskiego Obwodu Miejskiego L. O. P. P. odbyło się dnia 22 lutego b. r. w Ratuszu sali Rady Miejskiej przy udziale około 90 delegatów i przedstawicieli władz.

Zebraniu przewodniczył Prezes Sądu Okręgowego Pan Kornicki.

Ze sprawozdania z działalności Zarządu za rok 1934, które referował Viceprezes Sędzia S. A. Dr. Taszycki wynika, że liczba członków wzrosła do ok. 5000. W tem zapisało się na członków ok. 800 firm i instytucyj.

Dochód ze składek podniósł się o przeszło 25%.

Po ożywionej dyskusji nad sprawozdaniem przemawiał między innymi Viceprezes Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. p. Szczepanowski, który podkreślił wielki postęp w pracach Obwodu Miejskiego L. O. P. P. i bardzo oszczędną gospodarkę pieniężną, zwłaszcza na wydatki administracyjne, które to koszty wynoszą zaledwie 8% w stosunku do dochodów. Ponadto podkreślił p. Szczepanowski bardzo dodatnią i miłą współpracę z innemi organizacjami.

Ze sprawozdania O. P. L. G. wynika, że odbyły się 3 kursy instruktorskie III kategorji „Ogólnej" oraz 3 kursy dla służby odkażającej, a poza tem cały szereg kursów ogólno-informacyjnych i elementarnych oraz duża liczba wykładów fachowych.

Po udzieleniu Zarządowi absolutorjum, wybrano 2 nowych członków do Zarządu oraz Komisję Rewizyjną.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie 10 zł., półrocznie 5 zł., kwartalnie 2 zł. 50gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., półrocznie 4½ fr. szw. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.

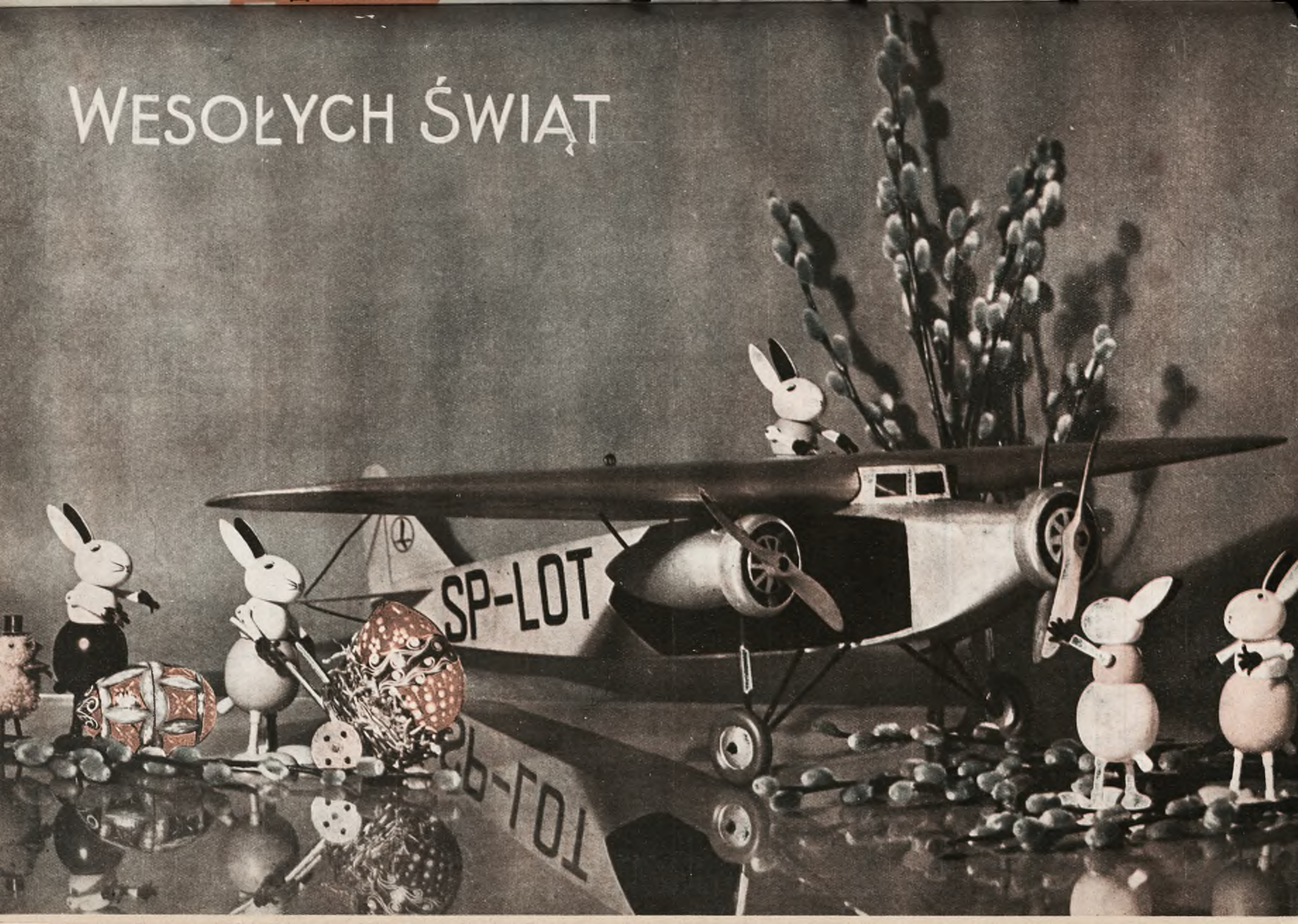
Ceny ogłoszeń: Okł. Cała strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. **Członkowie:** płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. **Red. i adm. Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.** **Konto P. K. O. 7.860.**

S. A. Z. G. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12. Tel. 5.87-98.
W dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.


WESOŁYCH ŚWIĄT
SP-LOT